

飞机上的光盘行动不容忽视

旅客放弃机上不喜欢吃的航空餐可获奖励

不少旅客发现,越来越多的航空餐加入“光盘行动”的行列,航空公司各出高招倡导旅客节约用餐。

记者注意到,放弃航空餐兑换积分、提供便携心袋方便旅客等光盘妙招深受旅客欢迎。

航空业人士预测,随着空中“光盘行动”覆盖更多航班,按需订餐将成为大趋势,乘客们有望彻底告别口味差、浪费严重的“鸡肋”航空餐。



吉祥航空最新航空餐



观点

要把航空餐化成本为“利润”

航空餐的品类和口味往往相对固定,无法满足旅客个性化需求。疫情防控工作进入常态化后,航空公司在客舱餐饮服务方面推出了很多新举措,例如2个小时以内的航班不发餐、2个小时以上非进餐时间减配餐、2个小时以上的进餐时间优化配餐等,这些做法普遍降低了餐饮方面的成本支出,也推动了航空餐“光盘”。

因为旅客临时换座或临时需要餐食等情况,航空餐“光盘”实施起来仍有一定难度。有专家建议,航空公司和在线旅游平台应加强合作,引导旅客按照个性化需求预订或取消餐食,航空餐实现精准按需发放。航空公司也可逐步引导旅客养成“不预订无餐”的消费习惯,对不预订餐食的旅客可给予小礼品或者进行积分奖励等。

有观点认为,低成本航空公司按需点餐的方式值得推广,全服务航空公司也可取消免费餐食。专家认为,“航空餐饮作为航空运输的重要环节,不能因噎废食,取消了之。”航空公司、机场、配餐企业应该协调联动,进行供给侧改革,让航空餐满足旅客个性化需求。“大数据预估、兑换积分的方式值得在民航业内推广。”林智杰表示,空中“光盘行动”一举多得,应大力推广。

在记者的采访中,多名旅客希望航空餐的选择能更多一些,吃不了的航空餐能打包带走。据了解,天津航空已在部分航线中为旅客配发餐袋,方便旅客将未吃完的餐食带下飞机。

专家建议,航空公司应考虑如何把航空餐做成一门生意,让更多的旅客爱吃甚至为之买单,这样不仅避免了浪费,还有助于航空公司在差异化竞争中塑造口碑。

航空餐浪费探因 口味一般、保质期短、提前备份

从事旅游行业的陈杰是位“空中飞人”,每周都要坐飞机出差。他发现身边有近一半旅客经常不要免费发放的航空餐。

谈及原因,陈杰坦言主要是飞机上的餐饮口味一般。相比提供免费餐食的全服务航空公司,陈杰认为低成本航空公司售卖的航空餐口味还不错,由于需要额外付费购买,旅客基本不会浪费。

常坐飞机的旅客都感叹,飞机餐饮不合胃口是造成浪费的主要原因。旅客赵茵说,多数情况下她会只要小面包类的小食。

相比常规餐食,航空餐的制作比较复杂,保鲜要求高,综合成本不菲。根据《航空食品安全规范》,飞机“盒饭”的保质期以小时计算,从制作完毕到旅客吃下,熟食不能超过36小时,冷餐不得超过24小时。基本原则是上午生产的航食给下午航班,下午生产的航食给第二天的航班。一般来说2至4个航段飞完后,机上未发放的餐

食就要销毁处置。这也使得“餐食变垃圾”的现象每天都在上演。

据媒体此前报道,在国内某机场清理出的航空垃圾中,五成以上都是飞机上剩下的餐食。据测算,该机场从飞机上卸下的残羹剩饭,每天要超过12.5吨。数据背后,浪费的隐性成本同样惊人:一份餐食从制作、冷藏、配送,到增加机载重量耗费的燃油成本等都不容忽视。

民航专家林智杰分析,航空餐浪费还有一个因素——备份率。航班起飞前3到4个小时,航班人员需确定航空餐数量,但一些旅客临时购票,餐食要额外多备一些,如果备份足够精准就能减少浪费。按照2019年中国民航旅客运输量6.6亿人次、一份经济餐国内航段20元左右的成本来计算,考虑到公务舱餐食成本更高,航空公司每年配餐采购成本至少需要132亿元。林智杰表示,餐食成本占航空公司总成本2%左右,节约餐食能帮助降低成本。

减少浪费三大“法宝”
精准配送、兑换积分、个性订

制 精细化配餐,成为各家航空公司避免机上餐食浪费的重要手段。

记者了解到,东航借助大数据分析等技术手段建立起了一套行之有效的精细化配餐方案,每日航空餐生产所需的菜品、原材料数量都由系统依托大数据分析工具作出精准预估,从原先“要多少有多少”的粗放供应转向“用多少供多少”的精细管理。据统计,相较系统启用前,仅东航上海地区的航食加工车间每天就能节约100公斤至150公斤食品原料。

南航构建了餐食、餐谱、餐具计划管理为一体的航食信息支撑体系。安排专人每2小时监控航班动态、订座人数变化等,及时增补餐食,做到精确计划、精准配送。

“餐食兑换积分”也成为航空公司激励旅客避免航空餐浪费的一大“法宝”。海航相关负责人介绍,9月10日起,海航正式在所有国内实际飞行时间80分钟以上的配餐航班,面向旅客推出“餐食兑

换积分”服务。旅客可通过放弃机上用餐来获得相应消费积分奖励,最高可兑换600积分。积分可与常旅客积分累积使用,用于兑换机票、升舱服务等。

南航也于2019年推出了“绿色飞行”服务项目,鼓励旅客在机上按需用餐,选择绿色飞行服务不在机上用餐的旅客将额外获得一定数额南航里程奖励,已经累计减少39万份机上餐食浪费。

此外,多家航空公司在航空餐品种和外包装上下足功夫,推出新菜品,减少旅客因餐食不合口味造成的浪费。国航和东航近期恢复供应的飞机热餐就增加了新品种,东航还推出了可当伴手礼带下飞机的点心袋。

低成本航空公司推出的“按需自助订制”航空餐服务项目也受到不少旅客好评。据了解,春秋航空的机票中不包含飞机餐饮,如果旅客需要飞机餐饮,可去官方网站、APP等渠道预订。春秋航空还根据航距、飞行时间段,配备一定数量的航班现售餐食,让有需要的旅客及时享用到餐食。

民进党追杀下

淘宝宣布“忍痛”退出台湾市场

民进党当局持续“追杀”大陆企业,继大陆新媒体平台爱奇艺等被台当局祭出“爱奇艺条款”、禁止在岛内运营后,又把目标锁定网络电商淘宝。15日,被台湾经济部判定为陆资的淘宝台湾正式宣布退出台湾。

淘宝台湾(正式公司名称为克雷达台湾分公司)15日在其官网发出一份“淘宝台湾营运计划调整公告”,称经慎重评估后,决定于10月15日11时起,陆续关闭淘宝台湾平台下单等前台功能,平台其他服务(如:电子钱包提领、官方物流、客服中心等)仍持续运作至今年12月31日,随后正式下线。

“退出台湾市场”为公司董事会决议

台北《工商时报》报道,台湾经济部投审会2020年8月认定英商克雷达台湾分公司在台以“淘宝台湾”名义经营的电商平台,因阿里巴巴集团可操控英商克雷达的营运方针、具有控制能力,判定淘宝台湾为陆资,罚款41万元新台币,并需限期于6个月内撤回投资或改正。

不到两个月的10月15日,克雷达直接宣布年底正式停止在台湾的营运。声明指出:“克雷达在108年开始在台服务以来,受到消费者、入驻卖家及合作伙伴的支

持,也持续积极努力的沟通和探索新的发展可能性,但经本公司慎重诸多评估后,考虑市场环境仍存在许多不确定因素,忍痛决议于今年12月31日23:59正式停止克雷达在台湾的营运。”

据悉,淘宝台湾退出台湾市场,为公司董事会决议,淘宝台湾于去年10月开站,而为避开法令对于陆资的限制,淘宝台湾是由阿里巴巴集团通过品牌授权英商克雷达投资台湾分公司营运,其中包括商城的B2C模式以及个人卖家的C2C模式。

淘宝台湾去年10月才在台湾开站,目前站上商品数量约3000多万项。去年“双11”档期过后,淘宝台湾下载量突破200万,且稳定成长中,每月业绩成长幅度约有15%至20%左右,稳定向上。

淘宝台湾表示,停止营运之后,旗下员工将陆续离职,且将会妥善安排员工后续就业协助,并提供履历健检与履历转介的咨询,且与多家知名专业的人力顾问公司合作,分享合适的相关职位。

经济部:淘宝台湾违反规定,必须依法处理

另据中央社报道,针对此事,林全能15日出席行政院会后记者会表示,大陆人民、企业到台湾投资的规范都相当明确,淘宝台湾

违反规定,必须依法处理。

行政院发言人丁怡铭则强调,“苏揆”(苏贞昌)上任以来,针对中资透过转投资来台湾,投资两岸人民关系条例不允许的项目,进行严查、严查,且是以实质最重影响力的原则审查,目前已经有几个个案被揭露且裁罚,未来也会请各机关持续研究法制面,弥补制度缺失。

岛内网民:一样在大陆淘宝买

北京环球网注意到,淘宝撤离台湾消息发布后,有岛内网民称对自己并没有影响,因为可以照样在大陆淘宝买东西,只是台湾又少了工作机会。

还有岛内网民问,民进党当局这么怕陆资,要不要查下有多少人去大陆投资、工作?还有人问,陆资不能在台做生意,那台资为何可以在大陆做生意?

此前,就有业界人士分析,淘宝台湾平台上的台湾本地商家占比近九成,其他主要来自马来西亚等东南亚地区。若淘宝台湾无法在台湾继续经营,受影响的可能多为台湾商家。

影响有限,民进党当局在押宝美国?

眼下,陆资在台举步维艰。中新社此前援引台北《旺报》报道指出,两岸关系并不稳定,大环境

趋,但“急着当美国马前卒的做法聪明吗”?他认为此举将造成台湾就业机会、企业销售平台与当局税收都减少的“三输”局面。

岛内媒体《中国时报》当时发表社论称,即使淘宝台湾被禁,岛内民众依然可以在境外交易,实质影响有限,“蔡政府其实是在向北京脱钩、围堵中国的美国表态,宣布将与美国紧密靠拢,加入美国印太战略,向北京进行围堵抗衡而已”。只是全面押宝美国,将使台湾成为冲突的棋子或战场。

大陆国台办发言人马晓光也曾表示,民进党当局以各种借口和手段,处心积虑地操弄“反中”民粹,变本加厉地破坏两岸交流合作;现在又追随西方反华势力,进一步阻挠陆资赴台,制造两岸“脱钩”,再次暴露其破坏两岸关系、损害台湾同胞利益福祉的真实面目。



15日,淘宝台湾页面上仅显示这则公告,再无在售商品信息。